

全国の新幹線鉄道計画等の状況

【基本計画線11路線】(地図上の○数字)

名称	起点	終点	経由地
①北海道	札幌市	旭川市	
②北海道南回り	長万部町	札幌市	室蘭市附近
③羽越	富山市	青森市	新潟市・秋田市附近
④奥羽	福島市	秋田市	山形市附近
⑤北陸・中京	敦賀市	名古屋市	
⑥山陰	大阪市	下関市	鳥取市・松江市附近
⑦中国横断	岡山市	松江市	
⑧四国	大阪市	大分市	徳島市・高松市・松山市附近
⑨四国横断	岡山市	高知市	
⑩東九州	福岡市	鹿児島市	大分市附近・宮崎市附近
⑪九州横断	大分市	熊本市	



九州・四国・中国・関西
ともに未来を創造する
路を描こう

大分県 広域交通ネットワーク構想



九州・四国の高規格道路の整備状況



Shinkansen High-Standard Roads 広域交通ネットワーク(新幹線、高規格道路)が整えば 日本全体に大きな効果

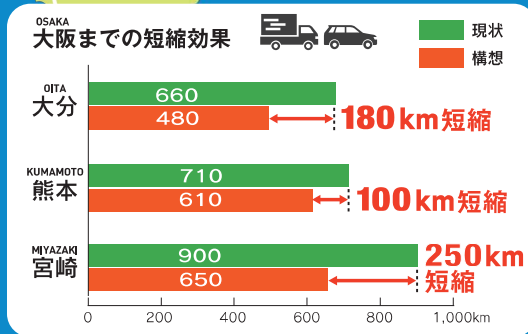
九州と本州と結ぶ陸上ルートについて、これまでの関門海峡1本のみのルートに豊予海峡ルートが加わると、国土軸のダブルネットワークが形成され、日本全体の国力強化につながります。

関門海峡の
年間利用状況
(2022年)
自動車2,274万台^{※1}
橋+トンネル
鉄道2,189万人^{※2}
新幹線+在来線

豊予海峡の
年間利用状況
(2022年)
フェリー4航路
旅客 99万人
自動車 54万台

日本中央回廊の形成
【スーパーメガリジョン構想】
リニア中央新幹線の開業(2045年から最大8年間前倒し)
により東京~名古屋~大阪が約1時間

Hoyo Strait
【豊予海峡ルート】
・豊後伊予連絡道路
・四国新幹線



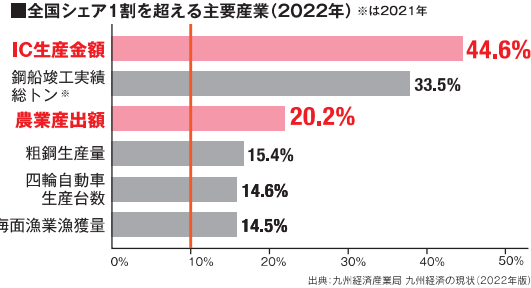
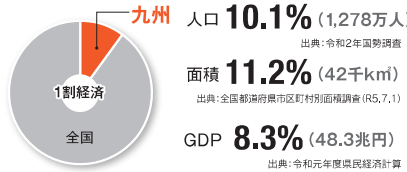
期待される効果

- 九州の強みのさらなる強化
 - ◎半導体、自動車、農林水産業などの生産性向上・成長力強化
 - ◎合計特殊出生率が高い九州から日本の人口減少に歯止め
- 圏域外(関西や中国、四国地方)との交流促進
 - ◎関門海峡と豊予海峡ルートのダブルネットワーク形成による人流・物流の増大、サプライチェーンの強靱化、3本の本州四国連絡橋を活かした広域観光圏の創出
- 災害に強い国土づくり
 - ◎南海トラフ地震や頻発・激甚化する気象災害などへの強靱化(レジリエンス)、災害発生時の代替経路(リダンダンシー)の確保

※1 NEXCO西日本提供
※2 JR西日本「区間別平均通過人員および旅客運輸収入」(2022年)
JR九州「線区別ご利用状況」2022年度
※3 人口は令和2年国勢調査

九州の強み

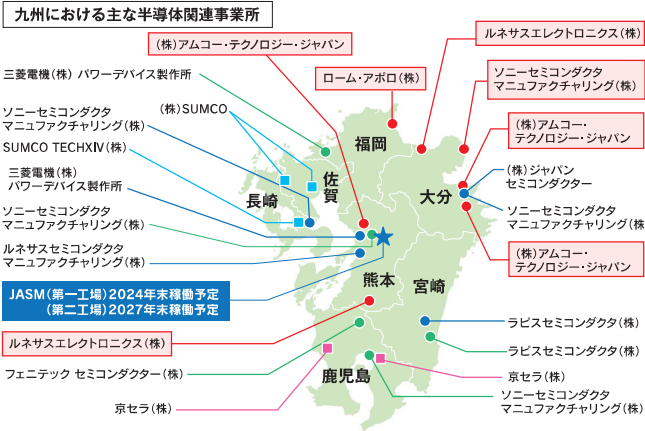
九州は、人口・面積・GDPなどで全国の約1割(沖縄県除く)を占めることから「1割経済」と言われています。一方、産業別の比較では集積回路(IC)や農業産出額は全国シェアが大きく、九州の強みと言えます。



「新生シリコンアイランド九州」の実現

九州地方知事会・九州地域戦略会議にて宣言

- 九州は日本の集積回路生産金額のシェア44.6%を占める
- 九州各地に半導体製造の「前工程」工場と「後工程」工場がバランスよく立地
- 中九州横断道路など九州の高規格道路、さらにその先の豊予海峡ルートがつながれば企業活動に大きく影響



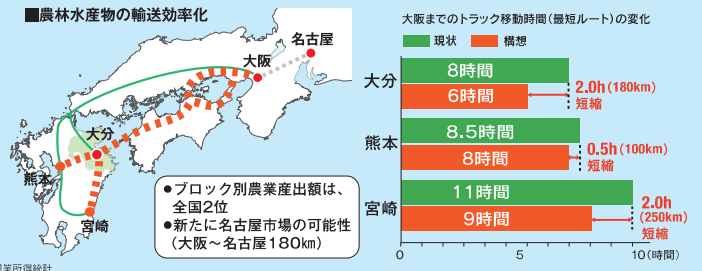
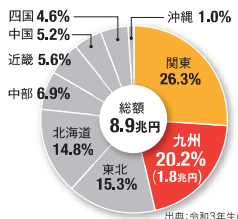
出典: 九州経済産業局「九州半導体関連企業マップ(2022年3月発行)」を基に大分県作成

広域交通ネットワークが整備されると 半導体のサプライチェーン強靱化など日本の経済安全保障に寄与

「フードアイランド九州」のさらなる推進

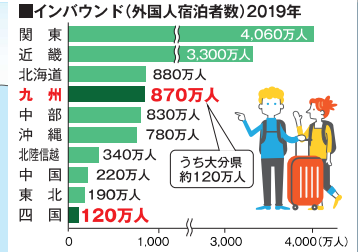
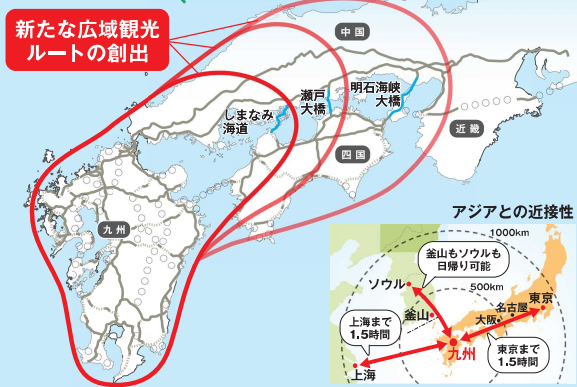
九州地方知事会・九州地域戦略会議にて宣言

- 九州は日本の農業産出額のシェア2割超を占める



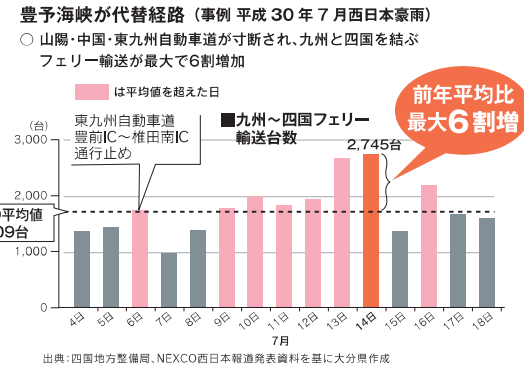
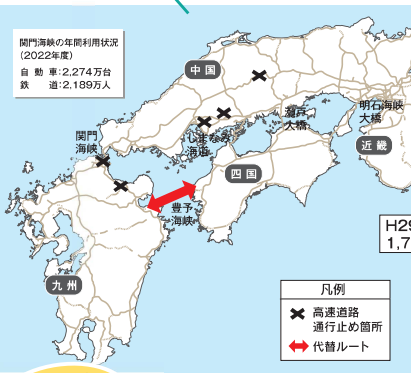
広域交通ネットワークが整備されると 輸送距離・時間が短縮 九州の農林水産物の新たな市場・販路開拓 トラックドライバーの拘束時間の削減、人手不足への対応

3本の本州四国連絡橋のさらなる活用



広域交通ネットワークが整備されると 3本の本州四国連絡橋を活用した広域観光周遊ルートが形成 国内旅行やインバウンドのさらなる拡大

リダンダンシーの確保



広域交通ネットワークが整備されると 太平洋側の「全国的な回廊ネットワーク」の形成・国土全体の連結強化

検討課題

- | | | |
|---|---|---|
| <p>地域経済・人流への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏が近づくことの影響 新幹線駅へのアクセス確保 整備後を見据えた地域ビジョン検討、観光地としての魅力向上 整備費に係る自治体の負担が大き | <p>地域づくり・まちづくりへの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 多様な人にチャンスを与える都市・まちづくり 並行在来線のJR経営分離、特急廃止や料金値上げなど利便性低下の可能性 競合交通(フェリー、航空機等)への影響 南海トラフ地震等への対応力、国土強靱化 | <p>物流への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 豊予海峡ルート開通による物流面のCO₂削減効果の推計・検証 高速道路物流カーゴレーンや物流新幹線実用化後の物流変革 広域交通網までのアクセス性向上 |
| <p>技術的な課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 求められる高い技術水準 工法選定の必要性(複雑な地質への対応、概略費用算出等) | <p>機運醸成</p> <ul style="list-style-type: none"> 国家プロジェクトとしての国民のコンセンサス 整備効果や技術的課題、国土強靱化などに関する情報発信 関係機関との連携 | |